

123 FÖRSLAG TILL PROPOSITION ANGÅENDE ANSLAG TILL ANLÄGGANDET AV NYA KOMMUNIKATIONSANSTALTER, KONCEPT

HUB, JVS handskriftssamling

Emedan landets geografiska läge och formation gör dess jordbruk, ||manufaktur||industri och handel beroende af de inre landsdelarnes förbindelse med hafvet, hafva de undersökningar för kommunikationsväsendets förbättrande, hvilka på Hans Majestäts befallning blifvit utförda, ||och hvilkas resultat i bilagda underdåniga utlåtande af Öfverstyrelsen för Väg- och Vattenkommunikationerna (18) framställas,|| hufvudsakligen afsett detta ändamål 10

Härvid har hos Hans Kejsrerliga Majestät kommit i öfvervägande, hvilken af nutidens kommunikationsmedel för den större inomlands- trafikens, järnvägar eller kanaler, vore för handel förmånligare och har Hans Majestät, efter att hafva underkastat denna fråga sakkunniga mäns yttrande, stannat vid den åsigt, att jernvägar, såvidt de utan alltför stor kostnad kunna anläggas, och isynnerhet där de kunna åstadkomma äfven den med kanaler afsedda nytta, borde föredragas, likväl så att de tillika borde i förening med landets stora vattendrag, bilda en sammanhängande kedja af kommunikationsvägar. 20

De afgörande skälen för en sådan åsigt äro: att genom järnvägar, kommunikationen hålles öppet året igenom, medan kanalerna i detta land kunna begagnas endast 5 till 6 månader af året; att de förra äfven äro i högsta grad egnade att betjena persontrafiken, för hvilken kanalerna alls icke kunna begagnas; samt att vid en stigande industri äfven varubefordringen på kanaler för en mängd varor är alltför långsam och tidsödande, samt att i följd af dessa båda förstnämnda fördelar jernvägarna i alla länder bevisat sig vara de kraftigaste befordringsmedel för både den, andliga och materiala kulturen, ett företräde, som vinner dubbel betydelse i Finlands nordliga klimat, av hvilket befolkningen under det ena halfåret nedtryckes till overksamhet, som kanalerna icke äro egnade att motarbeta. 30

Likväl erbjuda det inre landets talrika vattendrag så stora fördelar för kommunikationen åtminstone under en del af året, att denna omständighet icke borde vid valet af kommunikation, lätt förbises, isynnerhet som landets odling af naturliga orsaker koncentrerat sig kring sjöarne och vattendragen. Hans Majestät har derföre Nädigst befallt, att vid uppgörandet af planer för jernvägsförbindelser hufvudsakligt afseende skulle fästas vid trafikens på de stora vattensystemerna upptagande och dess ledande till hamnarne vid hafskusten. 40

||Men ett lands välstånd är icke beroende ensamt af varuutbytet med utländningen utan bevisar sig egentligen först genom en liflig inrikes handel. För dennas befordrande blifva alla de kanalaneläggningar i Finland, som kunde föreslås af jemförelsevis ringa gagn, emedan den inhemska handeln omöjligen kan bestå med ett halft års afbrott i kommunikationerna, och emedan den måste föras mellan stad och stad, men de möjliga kanalerna icke als kunna befordra trafiken mellan landets städer.||

I vestra och södra Europas kulturländer; i hvilka man tidigare begagnat det enda då kända kommunikationsmedlet för den större varutrafiken, kanalerna, men numera äfven ega jernvägar till stor utsträckning, i dessa länder är man lycklig nog att nu njuta frukterna af båda dessa kommunikationssätt, så att tunga och skrymmande varor af jemförelsevis mindre värde på kanalerna finna en billigare 50

transport, medan jernvägarne begagnas företrädesvis för dyrare varor och persontrafik. Finlands tidigare förhållanden hafva icke medgifvit kanalers påkostande. Och då äfven för närvarande hvarken landets penningtillgångar ||eller dess industrialia förhållanden|| tillåta båda, ifrågavarande kommunikationsanstalters anläggande jemte hvarandra, är man i viss grad tvungen att välja dem emellan, på hvardera sidan uppoffrande de några fördelar, för att vinna andra. Men då jernvägar-
 10 na företrädesvis afse framtidens behof, så att gagnet af desamma måste stiga i jernbredd med kulturens tillväxt, hvilken de å sin sida i så hög grad tjena att befordra, medan kanalkommunikationen med hvarje år måste komma att allt mindre motsvara landets behof, har detta förhållande ytterligare bestämt Hans Kejsrerliga Majestät att i första rummet hos Ständerna Nådigt förordade fortsättandet af den jernvägsanläggning, Hans Majestät på anförda grunder redan låtit påbörja.

Det är Ständerna bekant, att en kanal blifvit öppnad mellan Saimens vidsträckta vattensystem och hafvet med en kostnad af 3 miljoner rubel silfver, hvilken kostnad kunnat utan statsverkets skuldsättning bestri-
 20 das. Gagnet af detta företag kunde icke vara tvifvelaktigt och har äfven i rikt mått bevisat sig. En kanalanläggning har på denna punkt äfven i närvarande stund företrädet framför en jernvägsanläggning, ty dess sträckning är korrt, endast 4 mil, En jernväg skulle ||på samma korrt sträcka och vid ett sådant läge|| förlorat all fördel af kommunikationens vidmakthållande under vintern, och den skulle äfven kommit att stå isolerad från öfriga möjliga jernvägsanläggningar i landet eller åtminstone för dessa blifvit betydelslös.

Deremot har vid fråga om de övriga stora vattensystemernas förbindande med hafvet åsigt, att en jernvägsanläggning för detta ändamål kunde föredragas, hemtat styrka af alla ofvanuppräknade skäl.

30 ||Utgår man nemligen från den synpunkt, att närmast fråga bör blifva om de båda återstående stora vattensystemernas, nemligen Päjänes, och de Vesttavastländska vattens, förbindande med hafvet och anses denna förbindelse böra verkställas genom|| kanaler, så har man valet mellan : 1° att förbinda Päjänne med hafvet genom en kanalanläggning; de Vestra Tavastländska vattnen åter genom en annan. 2° att genom kanaler förbinda båda dessa vattensystemer med hvarandra och med Saimens vatten, för att leda kommunikationen till hafvet genom den redan färdiga Saima kanal och 3° att genom kanaler förbinda endast de Vesttavastländska vattnen med Päjäne samt åter
 40 sistnämnda sjö med hafvet, såsom en korrtare och billigare led, än någon mellan hafvet och de Vesttavastländska vattnen.

Nödiga undersökningar hafva i dessa hänseenden skett. ||Endast en möjlig kanalanläggning från de Vesttavastländska vattnen långsåt Kumo elf, har blifvit lemnad åt sida, emedan förutses kunnat, att kostnaden för en sådan skulle blifva så stor, att den ingalunda skulle motsvaras af det jemförelsevis inskränkta gagnet af densamma. Frågan härom har derföre ansetts böra förfalla och dermed äfven tanken på att genom två skilda kanaler med hafvet förbinda å ena sidan Päjäne, å den andra de Osttavastländska vattnen.|| Det har visat sig, att en kanal
 50 mellan Päjäne och Saimen skulle kosta 3 miljoner rubel, en dylik mellan de Vesttavastländska vattnen och Päjäne likaså 3 miljoner rubel, hvarvid likväl hela Näsijärvi vattensystem ännu skulle komma att stå utom denna förbindelse. Med den stora kostnaden af 6 miljoner rubel skulle alltså en såbeskaffad vattenkommunikation på den långa omvägen genom Saimen kunna åstadkommas. Men en sådans ringa

omfattande gagn faller lätt i ögonen, då från alla söderom de föreslagna kanallinjerna belägna orter kanalvägen icke ens för transport af trädvaror komme att begagnas.

En kanal från Päjäne till hafvet med begagnande af Kymene elf och antagen till endast 6 fots djup är beräknad att kosta 2 260 000 rubel. Med Päjäne kunde då genom den redan nämnda till 3 miljoner rubels kostnad, beräknade kanalen förbindas en del af de Vesttavastländska vattensystemet, nemligen genom Längelmävesi Mallasvesi och Säaxmäki sjöarne, så att alltså trafiken från hela denna del af Tavastland skulle ledas till hafvet öfver Päjäne och genom Kymene elf. Och likväl vore ännu hela Näsijärvi vattendrag från denna kanalförbindelsen utesluten.

I hvardera af dessa fall skulle alltså en kostnad från tjugu till tjugufyra miljoner mark blifva erforderlig, medan ändamålet, en förbättrad kommunikation, vore endast till hälften vunnet, i afseende å både den tidslängd, under hvilken denna kommunikationsväg årligen kunde begagnas, och den trafik, densamma kommer att befordra, såsom inskränkande sig till endast varor, ||förnämligast skogsprodukter, emedan för dyrbara mindre tunga varor denna långa omväg icke skulle väljas.|| Dessa kanaler skulle också blifva gagnlösa för trafiken söderom sjöarne samt för den mellan det inre landet och kuststäderna i Nylands och Åbo län och alltså för landets mest odlade och befolkade trakter, // Erläggandet af de stora summor, dessa kanalers öppnande skulle erfordra, skulle, om de direkt utbetalades af statsverkets tillgångar, under en lång följd af år hindra Regering och Ständer från vidtagandet af andra landets väl afseende åtgärder, eller om de betäckas med upptagna statslån, belasta statsfonden med en så stor utgift för ränta och amortissement, at under en lång framtid anläggandet af jernvägar icke kunde påtänkas. Men dessas anläggande skulle yttermera och absolut förhindras derigenom, att under en stor del af året kanalerna komme att med dem rivalisera, hvarföre jernvägen först då blifva möjliga, när landets befolkning och välstånd så tilltagit, att båda kommunikationsanstalterna kunna bära sig jemte hvarandra, eller denna tidpunkt skulle åter aflägsnas just genom saknaden af jernvägar, nutidens viktigaste befordringsmedel för et t lands kultur. ||Af alla de många skäl, som tala emot kanaliseringars föredragande är detta det viktigaste, att nemligen Finland derigenom skulle tvingas, att ännu ett halft sekel eller mera umbära jernvägar, samt|| landets odling derföre ännu i en obestämd tidslängd komma att i Finland fortgå med långsamare steg, än i Europas öfriga länder, medan tvärtom den ofantliga rikedom, som i fäderneslandet återstår at af vildmarken eröfra, borde med anlitan af samtidens hjälpmedel bereda detsamma en relativt hastigare utveckling, än hvad i redan tätt befolkade och öfverbefolkade länder är möjligt.

Det är på dessa grunder Hans Kejsrerliga Majestät ansett jernvägars anläggande böra sättas i första rummet och endast mindre kanaler böra komma i fråga, förmånligast såvidt de afse att tillföra de förra trafiken från ett vidsträcktare område och derigenom öka gagnet af desamma, Hans Kejsrerliga Majestät har derföre allerede låtit göra början med jernvägsanläggningarne genom banan från Tavastehus till Helsingfors. Anläggning(en) beslöts och påbörjades vid en tidpunkt, då flerfaldiga tvingande omständigheter hindrade Hans Majestät att sammankalla Ständerna, medan Hans Majestät likväl icke ville uppskjuta början med detta för landets bästa påkallade företag. Ett verk af Finska män, är detta arbete till plan och utförande så fulländadt, som önskas kan,

endast att det anläggningen kunnat i vissa delar inskränkas utan mehn för dess gagn i närmaste framtid, och kostnaden derigenom något förminsкас. Denna bana är nemligen broferad för dubbelt spår, broarna för desamma äro af huggen sten uppförda, krökningen och stigningen tillhöra de minsta, som i något land förekomma, och Banan är med beräkning på framtidens fordringar och behof med betydlig kostnad i Helsingfors förd in i midten af staden. Likväl har kostnaden icke uppgått högre, än till 340 000 R_{ubel} Skilfver per mil, häri inberäknad äfven anläggningen af en dyrbar mekanisk verkstad, 10 hvilken kommer att blifva tillräcklig för behofvet, äfven sedan jernvägen erhållit en vida större utsträckning, än den närvarande. Vål hafva blott få af utlandets jernvägar kunnat till lika låg kostnad utföras, men med landets rikedom på materialier i sten, sand grus och trädvirke, och då trafiken ännu i en lång framtid medgifver ett mindre fulländadt bygnadssätt, har man den säkra utsigten, att för nya jernvägsanläggningar kunna betydligt nedsätta denna kostnad,

Af flera skäl har trafiken på den färdiga bandelen ännu icke lemnat önskligt resultat. Den bibana till lastageplats vid hafsstranden, som afser synnerligast transporten af trädvaror har först denna vår blifvit 20 färdig. Likaså har upprensningar af strömmen i vattendragen närmast vesterom Tavastehus icke kunnat fulländas. Det erfordrar i hvarje fall sin tid, förrän allmogen kan afvänjas från det för dess ekonomi och sedlighet lika förderfliga formansyrket; och ett sådant resultat har äfven motarbetats af förra årets dåliga skörd, som tvungit allmogen att nöja sig med den usla inkomsten af 12 Mark i forlön för en väg af 15 till 20 mil, och varuegarne som vanligen erlægga forlönen i salt, hafva funnit sin fördel vid att begagna sig häraf, utan afseende på den försämring trädvaran genom ett transportsätt lider. Men man kan 30 förutse, att på båda sidor efterhand en bättre beräkning skall göra sig gällande, isynnerhet som transportkostnaden för plankor och bräder på jernbanan ||från Tavastehus till Tamm_{er}fors, motsvarande en väglängd af 12 mil, är|| utsatt till endast 3 Mark 40 Penni för reducerad tolt, och sålunda i sjelfva verket icke är högre, än den anförda, låga forlönen. Framförallt bör dock ihåggkommas, att det är först genom denna jernvägs ytterligare fortsättande till de stora vattensystemerna, som den kan komma att fullt motsvara det med densamma afsedda gagn, äfvensom man icke bör lemna ur sigte, att nya kommunikationer öfverhufvud och isynnerhet jernvägar hafva för ändamål icke blott att 40 lätta en förhandavarande trafik, utan äfven ||och förnämligast|| att öka densamma, genom att uppmuntra till nya industrigrenar, och till de redan bedrifnas utvidgande. Isynnerhet bör härvid afses den redan under de senaste åren så betydligt ökade exporten af ladugårdshandterringens alster samt det trängande behofvet af en spanmålshandels uppkomst, hvilken utan lättade kommunikationer isynnerhet under vintern icke är möjlig,

||Valet af sträckningen för denna första jernvägslinje har bestämts deraf, att genom densamma trafiken såväl på Päjäne som på de Vesttavastländska|| vattnen lättast kan ställas i förbindelse med hafs- 50 kusten och med landets den längsta tid af året öppna samt i öfrigt genom dess rymlighet och säkerhet utmärkta hamn. På detta val har också inverkat nödvändigheten, att i framtiden leda de banor, som kunna sätta Finlands jernvägssystem i samband med Rysslands och det öfriga Europas så långt upp från landets södra kust, att de på denna utfallande åarne må kunna lättare öfvergås eller deras källor kringgås,

samt de djupare dalöfvergångarne och den äfven i öfrigt invid kusten oregelbundet kuperade terrängen undvikas. På Hans Kejsrerliga Majeståts befallning anstålnda undersökningar hafva nemligen ådagalagt, att en jernväg från landets sydvestra och vestra del med minsta kostnad kan föras från trakten af Tavastehus åt Wiborg längs slutningen af den landtås, som här skiljer vattensystemerna i det inre landet från dem, hvilka tillhöra södra kustlandet, äfvensom dess fortsättning längre vesterut blir desto förmonligare ju närmare till sagde vattenskilnad anläggningen ledes.

Ständerna finna att i det bilagda förslaget derföre en utgrening från Helsingfors Tavastehus jernvägen åt öster är föreslagen, hvilken komme att beröra Päjåne samt derifrån vidare fortgå till Wiborg och S:t Petersburg, medan en utgrening åt vester från samma jernväg ||enligt förslaget|| komme att dragas till Tammerfors och Nåsijärvis vattensystem samt härifrån vidare till vestra kusten, med en bibana från denna sträckning genom landets sydvestra del Åbo. Hela linjen från S:t Petersburg till Tammerfors är allaredan noggrannare undersökt och den olika kostnaden för de skilda vägar, hvilka vid densamma kunna komma ifråga, beräknad. För hela linjen skulle kostnaden enligt de skilda förslagen uppgå till 7 715 000 å 12 850 000 rubel, då i senare fallet jernväg skulle ledas öfver Villmanstrand till Viborg och således sättas i beröring med Saimens vatten, hvilket senare ändamål likväl äfven kunde vinnas genom blott en bibana.

Hvarken de möjliga tillgångarne eller landets industrialia förhållanden medgifva dock i närmaste framtid ett så omfattande och kostsamt företag. Hans Kejsrerliga Majeståt har derföre velat hos Ständerna förorda endast en med den allmänna planen öfverensstämmande fortsättning af den redan färdiga jernvägen så till vida, att det närmaste ändamålet med densamma, trafikens på Päjåne och de Vesttavastländska vattnen förbindande med Hafvet, må vinnas.

I förra hänseendet äro tvenne förskilda förslag uppgjorda, det ena till en bana ||af 65 versts längd|| från Tavastehus till Anianpelto vid Päjånes strand, det andra till en ||57 verst lång|| bana från Riihimäki station på Helsingfors-Tavastehus jernvägen till Vesijärvi med Päjåne förenade sjö. Kostnaden för för den förre är beräknad till 1 550 000 ||rubel eller 6 200 000 || mark, för den senare till 1 465 000 rubel ||eller 5 860 000|| mark, hvartill ännu skulle komma kostnaden för en kanal och sluss mellan Vesijärvi och Päjåne med ||660 000 Mark||

||Icke blott|| med afseende derpå, att banan från Riihimäki till Vesijärvi i så betydlig grad förkortar jernvägstransporten till Helsingfors, då hela denna väg skulle komma att uppgå endast till 11 mil, ||medan väglängden på banan från Anianpelto till Helsingfors komme att utgöra nära 16 mil,|| och att alltså transportkostnaden för tunga varor, särskildt för trådvaror, på förrnämnda väg blir måste blifva billigare, ||utan äfven emedan den ofvan angifna 4 å 5 miljoner rubel lägre kostnaden för en jernvägslinje från S:t Petersburg till Tavastehus och Tammerfors beror deraf, att denna väg väljes, och alltså nämnda linje kommer att gå öfver Lahtis,|| har Hans Majeståt, ansett denna sträckning böra föredragas.

I senare hänseendet, för förbindelsen mellan Tavastehus och Tammerfors, är en bana föreslagen att ledas söderom de mellan dessa ändpunkter fortlöpande sjöarne, för hvilken bana kostnaden är beräknad till 2 550 000 rubel eller 10 200 000 mark. Någon kortare och lämpligare led, än denna, kan för denna jernvägsförbindelse icke finnas, och är valet af densamma dessutom motiverad äfven deri-

genom, att endast sålunda en bibana till Åbo i samband med det öfriga jernvägssystemet kan påtänkas. Denna bana leder också genom odlade, väl befolkade trakter. Hans Kejsrerliga Majestäts Nådiga önskan är, att om Ständerna kunna bereda medel för dessa båda banors utförande, arbetet å desamma skule vidtaga ||å den ena eller den andra eller samtidigt å båda efter Styrelsens bepröfvande, med afseende fästadt på beloppet af den trafik, som kan påräknas för de efterhand färdiga bandelarne.|| Skulle anslagsmedlen blifva tillräckliga för deras fulländande inom loppet af fem år, alltså för en årlig utgift af 3 440 000 mark, vore det utan tvifvel något skäl, att om möjligt undvika nya statslån för desammas bekostande. Men då likväl ||användandet af|| ett så stort årligt anslag skule hindra utförandet af andra för landets bästa erforderliga företag, anser Hans Majestät det vara med dess sannskylidiga nytta mera öfverensstämmande, att ett lån under Ständernas garanti må upptagas, och sålunda anläggningstiden kunna ytterligare förkortas. Ty det är ur statsekonomisk synpunkt desto fördelaktigare, ju förr arbetet må kunna fulländas, och ju kortare tid sålunda räntan på anläggningskapitalet må vexo, utan motsvarande för del. ||Det är också vid ett företag sådant som detta, hvars gagneliga inflytande i ökad mon kommer framtiden till godo, billigt at framtidens, såsom vid ett lån sker, kommer att i dess bekostande deltaga.||

||I händelse Ständerna besluta till ett sådant amortiserinslån för ändamålet, skule ränta och amortissement, beräknade till 6 %, komma att utgöra årligen 1 003 200 Mark.|| Skule rikligare penningstillgångar kunna beredas, hafva dock desse sin gagneliga användning genom ett hastigare amortiserande af det uptagna lånet.

Då det ännu icke synes vara afgjordt, huruvida de s. k. smalspåriga banorna kunna förtjena att föredragas framför banor med den ||något bredare|| spårvidd, som blifvit antagen för Helsingfors-Tavastehus banan, för oss särskildt, huruvida de lämpa sig för trafiken i ett så nordligt klimat som Finlands, men det med afseende på landets ringa tillgångar vore af största vigt, om genom användandet af sådane smalspåriga banor anläggningskostnaderna kunde förminskas, har Hans Majestät funnit det önskvårt, att ||i händelse säker öfvertygelse i denna sak icke annorlunda vinnes,|| försök till förhållandets utrönande måtte anställas; och vill ||Hans Majestät|| derföre hos Ständerna ||Nådigt|| föreslå, att såväl kostnaden för dessa försök måtte utgå af de för jernvägsanläggningen anslagna medel, som att det må öfverlemnas åt landets Styrelse att för utförandet välja det spårssystem och de tekniska utvägar i öfrigt, genom hvilka ändamålet med minsta uppoffring, men tillika med tillräcklig säkerhet står att vinna,

Bland de föreslagna och undersökta jernvägarna förtjenar visserligen ännu den från Wiborg till S:t Petersburg synnerlig uppmärksamhet, såsom vintertiden förmedlande snart sgdt hela Finlands trafik på Ryssland och derföre erbjudande den bästa utsigt till en kostnaden motsvarande afkastning. Men detta förhållande och det omedelbara intresse, Kejsardömet's hufvudstad har i denna kommunikations öppnande, låta hoppas att densamma skall kunna blifva föremål för privatspekulationen, hvarföre Hans Kejsrerliga Majestät icke velat med afseende å densamma för närvarande göra någon proposition till landets Ständer.

Så, om Ständerna med Hans Kejsrerliga Majestät finna för landet nyttigast, att lättade kommunikationer skule beredas genom jernvägars anläggande, och alltså förslagen till de större och kostsamare kanalerna komme att förfalla, återstår främst att genom de mindre

kanaliseringar, förslaget upptager, utsträcka inflytandet af det gagn, ||de af Hans Majestät förordade|| jernvägsanläggningarna afse att bereda landet.

Isynnerhet påkallar den vestligaste delen af de vatten, till hvilka jernvägen komma att sträcka sig eller Näsijärvis vattensystem, en sådan omsorg. Här finnes väl redan med en kostnad af 000 rubel silfver en kanal anlagd i Murole ström, som förbinder Visuvesi och Näsijärvi sjöar, äfvensom för ||särskilda upprensningar bota i detta farvatten af statsmedel för åren 1862 i 4 års anslagna 40 000 Mark årligen.|| behöfliga äro likväl ännu en kanal med sluss, för att förena sjöarne söder om Wirdois kyrka med Toivesi sjö, och en kanalisering af farleden från Keuru sjöar till Ruovesi, för hvilka arbeten likväl ännu icke noggrannt kostnadsförslag hunnit upprättas, men hvilka med säkerhet kunna anses verkställbara med ett årligt anslag af 100 000 mark i fem års tid. Hela detta farvatten är beräknadt för 5 till 6 fot djupgående farkoster,

På östra sidan erbjuder Päjäne sjö en tillräckligt vidsträckt vattenkommunikation. Hans Kejslerliga Majestät har derföre pröfvat nödigt att endast genom mindre kanaliseringar ||för båt fart och stockflötning af 2 till 3 fots djup,|| sätta denna sjös norra tillflöden i förbindelse med densamma, och äro för sådana arbeten inom Saarijärvi, Wiitasaari, Laukkas och Pielavesi socknen anslagna 120 000 (?) Mark, att under åren 1862–64 utgå med 1/3 del deraf årligen, hvilket anslag, för att bereda den i dessa orter af missvexten nödlidande befolkningen lämplig arbetsförtjenst blifvit ökad med MARK att för en gång utgå. Dessa sammanlagda anslag torde för hithörande närmast afsedda arbetens utförande blifva tillräckliga.

Bland de i öfrigt föreslagna kommunikationslederna inom detta vattensystem, har Hans Kejslerliga Majestät för nyttigaste ansett en kanal och sluss vid Kalkis fors och Jyränkö ström i Kymene elf. Dessa anläggningar tillhöra planen för en kommunikation mellan Päjäne och Saimen, men skulle till(s) vidare afse endast att bereda orterna öster om förstnämnda sjö, ||från Heinola stad, Mäntyharju, Ithis,|| en lättad kommunikation med densamma och med den föreslagna jernvägen. Kostnaden för detta arbete torde komma att uppgå till 400 000 mark eller fördelad på fem år till 80 000 mark årligen,

För att utsträcka gagnet af de upprensningar, som med en kostnad af mark blifvit verkställda för en båtled mellan sjöarne ||nordvest om Tavastehus|| i Våno, Hattula och Sääxmäki socknen, har Hans Majestät pröfvat nödigt Nådigst förorda anslag till kanal och sluss vid Valkiakoski mellan Mallasvesi och Sääxmäki sjöar, för hvilket arbete kostnaden är beräknad till 200 000 mark, och hvarigenom trafiken ifrån äfven denna del af de Vestavastländska vattnen komma att ställas i förbindelse med jernvägen. Om denna omkostnad fördelas på fem år, erfordrar den alltså ett anslag af 40 000 mark årligen.

||Ehuru här anslaget för ofvannämnda kanalarbeten är beräknadt för år, och äfven skulle komma att årligen för ändamålet afsättas, kan det dock icke blifva fördelaktigt, att samtidigt företaga desamma, utan måste det sammanräknade årsanslaget användas för det ena eller det andra arbetet, allteftersom landets Styrelse kan pröfva det vara nyttigast.||

Alla dessa dels redan färdiga, dels föreslagna mindre kanaliseringar komma att utsträcka den trafik, jernvägen är afsedd att förmedla, till ett område af ungefär 700 kvadratmils vidd, utgörande nära fjerdedelen af hela landet söderom polcirkeln. De af dessa arbeten, som tillhöra

detta områdes nordligaste del, komma att i närmaste framtid hufvudsakligen betjena trädvaruexporten, för hvilken genom den föreslagna kommunikationsvägens begagnande vinnes den fördel, att varan kan exporteras ännu samma år, skogen är fälld, och därför om i öfrigt noggrannhet i dess tillverkning och sortering iakttages, i utlandet kan betinga ett pris, som motsvarar det trädets naturliga företräden, hvaremot Finsk vara hittills i följd af den långa flötningen och förderfliga landtransporter betalas lägre, än den från alla andra länder. Redan denna fördel blefve tillräcklig att ersätta den något dyrare

10 transportkostnad, som varan kan blifva, underkastad genom omlastningen från fartyg till jernväg, och den varan som kommer öfver Näsijärvi, äfven i följd af längre transport på jernväg. Ty transportkostnaden för plankor och bräder på den färdiga jernvägen från Tavastehus til Helsingfors är i sjelfva verket lägre än den vanliga forlönen för samma väg, och denna kostnad kommer därför på den föreslagna banan från Lahtis, hvilken blir endast en mil längre, än den förre, att blifva jemförelsevis än billigare emedan genom densamma väglängden är mera förkortas.

20 Det förtjenar dock upprepadt erinras, at vid bedömandet af här framställda kommunikationsplan trädvaruhandeln endast för närmaste framtid bör företrädesvis tagas i betraktande, medan i sjelfva verket åkerbrukets, boskapsskötseln, fabriksindustrins och öfverhufvud inrikeshandelns intressen böra vara de vida öfvervägande, och med afseende på dessa planens sammanhang med den ||påtänkta|| framtida jernvägsförbindelsen med Kejsardömets hufvudstad bör afses.

Utom dessa i samband med jernvägsförslaget stående kanalarbeten, äro nya sådane äfven på andra orter i landet påtänkta och delvis redan undersökta.

30 Till dem hörer en kedja af kortare kanaler och slussar för öppnandet af en farled från Idensalmi till Kallavesi och derigenom till de vatten, som redan stå i förbindelse med Saima kanal. Då Hans Kejsarliga Majestät Nådigt förordar äfven ett anslag för detta, till en kostnad af 200 924 mark beräknade arbetet att utgå i tre års tid med 67 000 mark årligen, sker detta likväl under förutsättning, att förslaget vid de undersökningar, som komma att anställas rörande sjöfällningarna äfven i dessa trakter, befinnes vara ändamålsenligt, hvarföre Hans Majestät förbehåller landets Styrelse afgörandet öfver anslagets användande i öfverensstämmelse med, hvad sagde undersökningen kunna föränleda. Detta företag förtjenar så mycket mera Ständernas behjertande, som det afser att gagna en bland landets nordligaste trakter,

40 hvilkas naturbeskaffenhet och hittills vunna odling hindra dem att i lika grad som dess sydligare delar komma i åtnjutande af fördelen af förbättrade kommunikationer.

Ett annat ||föreslaget|| arbete, som äfven gäller norra delen af landet, och som erfordrar jemförelsevis ringa anslag, är upprensningen af Uleå elf. Den betydliga transport af skogsprodukter, som på denna farled redan eger rum, och det vidsträckta område, som genom densamma står i förbindelse med hafvet, gör sagde företag till ett af de gagneligaste; hvarföre Hans Kejsarliga Majestät Nådigt föreslår, att Ständerna till dess utförande måtte anslå ett belopp af 120 000 mark, att i tre

50 års tid utgå med 40 000 mark om året.

Deremot vill Hans Kejsarliga Majestät låta bekosta en likaså föreslagen upprensning af Kemi elf med afkomsten af kronans vid detta vattendrag belägna skogar, hvilkas ||förmånligare|| tillgodogörande detta företag kommer att synnerligast befrämja,

Sammanlagda årliga anslaget för alla dessa föreslagna kanaliserings- och strömmrensningsarbeten uppgår alltså:

För de arbeten ... Påjäne
och de öfriga
sjöarnes ö
utföres i
för kanaler
vattnen och
i Uleå
Och då härtill årliga anslag
de och ***
vägsanläggning

10

Hans Kejsrerliga Majestät är, att dessa dem bekostade företag inomvis snar framtid skola fram dem afsedda frukter, kraftigt befordrande det ökade välstånd, som skall göra det möjligt att fullfölja det sålunda påpbegynnata arbetet på att, den Europeiska civilisationens närvarande ståndpunkt motsvarande kommunikationssystem.

20

124 *J. V. SNELLMAN – A. ARMFELT 7.IV 1863*
RA, A. Armfelts brevsamling

Högvälborne Herr Grefve!

Hos Högvälborne Herr Grefven får jag äran aflägga en vördnadsfull tacksägelse för Herr Grefvens höggunstiga medverkan till den oförtjenta utmärkelse, mig vederfarits,

Jag vågar hoppas att den misströstan, jag hyser angående min förmåga att gagna i den verksamhet, mig nu förestår, och hvilken jag äfven inför Högvälborne Herr Grefven uppriktigt uttalat, kommit till Hans Majestät Kejsarens Höga kännedom. Då likväl Hans Majestät täckts härvid icke fästa någon uppmärksamhet, har Hans Majestäts Nådiga förtroende varit för mig en befallning, som jag intet ögonblick tvekat att åtlyda. Mig återstår endast, att i medvetande om mina krafters ringhet desto samvetsgrannare söka motsvara detsamma.

30

Största bekymmer gör det mig, att, enligt hvad Hans Excellens Herr Generalgouverneuren behagat meddela, veta mig vara påräknad för Finance-Expeditionen. Ännu kan man dock hoppas, att Baron Langenskiölds / lif / skall åt fäderneslandet sparas; min befattning blefve så af korrt varaktighet, och jag vore i tillfälle att inhemta hans råd. Visserligen är faran ännu icke öfverstånde; men hans krafter hålla sig uppe och, och detta ger hopp. Personlig högaktning och tillgivenhet icke mindre, än min öfvertygelse om den förlust, det allmänna i Langenskiölds utomordentliga förmåga skulle lida, gör detta hopp för mig kärt.

40

En sak vågar jag ödmjukast lägga Högvälborne Herr Grefven på hjertat. Skulle äfven detta år gifva missvext, så blir ställningen hotande. Är deremot Augusti månad lyckligen förbi, är det ingen nöd, ty affärerna stå väl. Endast att Bankens utlåningar, såsom af de många bankrutterna visar sig, torde varit något frikostiga. Men detta bekymmer är öfvergående. Statsverket skall deraf komma att föga beröras. Men för den olyckliga eventualiteten af en missvext borde alla tillgångar besparas; äfven om möjligt Banken förvärfva sig tillgodohafvande i

50